Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4918

04. 07. 89

Sachgebiet 931

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Auflösung von Tarifpunkten im Wagenladungsverkehr der Deutschen Bundesbahn

In einem Schreiben des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn an die Bundesbahndirektionen [Aktenzeichen: Vst. Gm 2204 Vgp 160 (RZ)] vom 25. April 1989 werden Kriterien mitgeteilt, nach denen die Tarifpunkte im Wagenladungsverkehr der Deutschen Bundesbahn auf ihre mögliche Auflassung hin überprüft werden sollen.

Dazu fragen wir die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, daß nach den neuen Regelungen die derzeit gültigen Kosten als Prognose für das Jahr 1993 zu erhöhen sind, und zwar
   - um 25 % bei den Personalkosten,
   - um 6 % bei den Kosten für Bahnanlagen,
   - um 10 % bei den Kosten für Fahrzeuge,
   - um 17 % bei den sonstigen Sachkosten und
   - um 25 % bei den überörtlichen Kosten?

   Trifft es weiterhin zu, daß keine Steigerung der spezifischen Erlöse (DM/tkm) gegenüber heute für 1993 unterstellt werden darf?

   Wodurch sind diese unterschiedlichen Regelungen begründet?

   Warum enthält das Schreiben des DB-Vorstands keinen Hinweis darauf, daß auch die Möglichkeiten von Kostensenkungen zu untersuchen sind?

   Wie begegnet die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bundesbahn dem Vorwurf, daß diese Richtlinien offensichtlich darauf angelegt sind, bei möglichst vielen Tarifpunkten die Rechtfertigung zur Auflösung um jeden Preis liefern zu sollen?

2. Trifft es zu, daß nach der neuen Regelung für Tarifpunkte mit Erlösüberschüssen zwischen 1 DM/Jahr und 30 000 DM/Jahr von einer Auflassung auszugehen ist?

   Trifft es zu, daß für Tarifpunkte mit Erlösüberschüssen zwischen 30 000 DM/Jahr und 80 000 DM/Jahr ebenfalls von einer

Auflassung auszugehen ist, der Zeitpunkt der Auflassung allerdings hinausgeschoben werden kann?

Trifft es weiter zu, daß bei Tarifpunkten mit Erlösüberschüssen zwischen 80 000 DM/Jahr und 100 000 DM/Jahr und bei Tarifpunkten mit Erlösüberschüssen zwischen 30 000 DM/Jahr und 80 000 DM/Jahr, bei denen die Auflassung nicht sofort erfolgen soll, eine weitere Begründung der Berechnung für erforderlich gehalten wird?

3. Bei wie vielen Tarifpunkten wird das oben beschriebene Verfahren voraussichtlich zur Auflassung führen und bei welchen?

   Wie vielen Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn droht bei Umsetzung der Planung die Stillegung und welchen?

4. Wie bewertet der Bundesminister für Verkehr die Tatsache, daß nunmehr offensichtlich nicht mehr nur Tarifpunkte mit Defiziten von einer Auflassung bedroht sind, sondern auch solche mit Erlösüberschüssen?

   Muß da nicht zwangsläufig der Eindruck entstehen, die Deutsche Bundesbahn wolle sich mit der Schiene in jedem Fall aus der Fläche zurückziehen, sogar unter Inkaufnahme geringerer Erlösüberschüsse?

   Gedenkt der Bundesminister für Verkehr aufsichtliche Maßnahmen gegen die geplante Strategie der Deutschen Bundesbahn, die nach unserer Auffassung Kahlschlag bedeutet, zu unternehmen?

   Wie verträgt sich die Politik der Deutschen Bundesbahn im ländlichen Raum mit dem politischen Ziel, den Güterverkehr weitestgehend auf die Schiene zu verlagern?

Bonn, den 4. Juli 1989

Weiss (München)
Dr. Lippelt (Hannover), Frau Oesterle-Schwerin, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333